Deutscher Bundestag **Drucksache 19/9869**
19. Wahlperiode 07.05.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Andrej Hunko, Martina Renner, Dr. André Hahn, Ulla Jelpke, Zaklin Nastic, Dr. Alexander S. Neu, Petra Pau, Sören Pellmann, Eva-Maria Schreiber, Dr. Kirsten Tackmann, Alexander Ulrich und der Fraktion DIE LINKE.

Nutzung von Fluggastdaten beim Zoll

Zur Umsetzung der EU-Richtlinie über die Verwendung von Fluggastdaten hat die Bundesregierung eine Fluggastdatenzentralstelle beim Bundeskriminalamt (BKA) eingerichtet. Das Bundesverwaltungsamt (BVA) betreibt ein Fluggastdaten-Informationssystem, an das Airlines, Reisebüros und andere Reiseanbieter vor jedem internationalen Flug „Passenger Name Records" (PNR) zu Flugreisenden übermitteln müssen. Für die Lagerung der Daten in einem Rechenzentrum hat das BVA einen Vertrag mit dem neuen Informationstechnikzentrum Bund abgeschlossen. An das deutsche Fluggastdaten-Informationssystem sind mittlerweile 20 Fluglinien angeschlossen, die Hälfte davon allerdings im Testbetrieb (vgl. Bundestagsdrucksachen 19/9536 und 19/4755).

Seit Inbetriebnahme des Fluggastdaten-Informationssystems fand die Software 94 098 „technische Treffer" mit dem deutschen INPOL-System bzw. dem Schengener Informationssystem (SIS II), die sich zu 99,7 Prozent als nicht brauchbar erwiesen haben („Überwachung von Flugpassagieren liefert Fehler über Fehler", www.sueddeutsche.de vom 24. April 2019).

Derzeit sind für die Umsetzung der Richtlinie mindestens 518 Stellen beim BKA, der Bundespolizei, dem BVA sowie dem Zoll vorgesehen. Das Zollkriminalamt hat über das BKA-Vorgangsbearbeitungssystem eigenen Zugriff auf die PNR-Daten. Die gefundenen Treffer dürfen gemäß dem Fluggastdatengesetz nicht automatisiert mit weiteren Datenbanken abgeglichen werden. Deshalb wird in der Fluggastdatenzentralstelle jede verdächtige Person manuell überprüft.

In Zukunft rechnet die Bundesregierung mit einem erheblichen Mehraufwand für Kontrollen von Personen und Sachen in Zusammenhang mit der Reiseüberwachung. Für die Zollverwaltung sind hierfür 41 Stellen eingeplant.

Die EU-Kommission erwägt die Ausdehnung auf andere Transportmittel, darunter Fährverbindungen oder Hochgeschwindigkeitszüge auf bestimmten Strecken („Belgien will Reisende schärfer kontrollieren", www.sueddeutsche.de vom 3. Januar 2017).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die PNR-Daten für die Zollkontrolle nützlich sind (falls ja, bitte wie im Ratsdokument 8430/1/19 REV 1 gewünscht erläutern)?
   a) Inwiefern haben die Behörden des deutschen Zolls Zugriff auf die Daten des API-Systems und des PNR-Systems?
   b) Inwiefern verfügt die Bundesregierung über Statistiken über die Anzahl der Abfragen der PNR-Datenbank durch Zollbehörden?
2. In wie vielen Fällen hat die Analyse der PNR-Daten durch den Zoll zu Treffern oder im Nachgang zu positiven Ergebnissen geführt?
   a) In wie vielen Fällen haben die Zollverwaltung, die Bundespolizei oder das BKA die Fluggastdatenzentralstelle aufgefordert, bei einer anderen Fluggastdatenzentralstelle Informationen abzufragen (bitte für die Behörden einzeln angeben)?
   b) Wie viele dieser Anfragen wurden mit welchem Ergebnis beantwortet?
3. Welche Verfahren und Kriterien nutzen die deutsche Fluggastdatenzentralstelle zum Profiling oder Targeting von Reisenden?
4. Welche Listen mit Verdächtigen oder Beschuldigten (sogenannte Watchlists) werden von der deutschen Fluggastdatenzentralstelle genutzt, und wo werden diese geführt und aktualisiert?
5. Wie viele deutsche PNR-Daten wurden bereits depersonalisiert, und in wie vielen ist anschließend eine Offenlegung erfolgt?
6. Was ist der Bundesregierung aus ihrer Mitarbeit in der Expertengruppe „Informal Working Group meeting“ (IWG) darüber bekannt, ob die Zahl der 41 Personen, die in der deutschen Fluggastdatenzentralstelle Zugang zu den nicht pseudonymisierten PNR-Daten haben (Bundestagsdrucksache 19/9536), im EU-Vergleich hoch oder niedrig ist bzw. welchen Durchschnitt die EU-Kommission in der IWG bzw. den zuständigen Ratsarbeitsgruppen mitgeteilt hat?
7. Sollte die deutsche Fluggastdatenzentralstelle PNR-Daten aus Sicht der Bundesregierung zukünftig auch Daten des Einreise-/Ausreisesystem (EES) und des europäischen Reiseinformations- und Genehmigungssystems (ETIAS) abgleichen bzw. den Systemen Zugang auf PNR-Daten gewähren?
8. Welchen Mehrwert sähe die Bundesregierung hinsichtlich der Ausweitung des EU-PNR-Systems auf andere Verkehrsträger, und was hat sie der EU-Kommission hierzu in Antworten auf einen Fragebogen kommuniziert (Ratsdokument 6300/19; bitte zu den Verkehrswegen Schiene, Straße und Schifffahrt präzisieren)?
9. Was ist der Bundesregierung darüber bekannt, welche Pläne im Rahmen der EU-VN-Partnerschaft zur Terrorismusbekämpfung („Framework on Counter-Terrorism“) zur Ausweitung der Verarbeitung von Passagierdaten diskutiert oder beschlossen wurden (vgl. https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/2019042019_un-eu_framework_on_counter-terrorism.pdf)?
10. Was ist der Bundesregierung über Pläne bekannt, zur Bekämpfung von Geldwäsche und Finanzkriminalität auf Ebene des Rates der Europäischen Union ein eigenes Netzwerk einzurichten?
    a) Aus welchen Erwägungen hält die Bundesregierung ein solches Netzwerk für notwendig oder überflüssig?

b) Welche Informationen sollten aus Sicht der Bundesregierung über ein solches Netzwerk ausgetauscht werden (etwa strategisch, analytisch, operativ)?

c) Welche ähnlichen, internationalen Netzwerke zur Bekämpfung von Geldwäsche und Finanzkriminalität existieren hierzu bereits bzw. welche kennt die Bundesregierung?

11. Welche Suchlösungen sind der Bundesregierung für die Nutzung in einem europäischen, nationalen Fluggastdaten-Informationssystem bekannt?

a) Welche Suchlösung kommt im deutschen Fluggastdaten-Informationssystem zum Einsatz?

b) Worin besteht der Unterschied zwischen den Systemen PIU.net und ADEP?

12. Hinsichtlich welcher Drittstaaten nutzt die deutsche Fluggastdatenzentralstelle zum Informationsaustausch das Europol-System SIENA?

13. Welche deutschen Behörden haben lesenden und schreibenden Zugriff auf das Informationssystem ROVER, und wo ist dieses physisch angesiedelt?

14. Auf welche Weise und zu welchem Zweck ist die Europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt EUROCONTROL mit der deutschen Fluggastdatenzentralstelle vernetzt?

15. Was kann die Bundesregierung dazu mitteilen, inwiefern und in welchem Umfang unterschiedliche Schreibweisen des Namens oder Vornamens von Reisenden bzw. unterschiedliche Schriftsysteme und Transkriptionsverfahren zu einem erhöhten Aufwand bei der Kontrolle und Überwachung der betreffenden Personen im Rahmen des deutschen Fluggastdaten-Informationssystems führen („Überwachung von Flugpassagieren liefert Fehler über Fehler“, www.sueddeutsche.de vom 24. April 2019)?

16. Wie erklärt die Bundesregierung die hohe Differenz zwischen den 94 098 im Fluggastdaten-Informationssystem gefundenen „technischen Treffern“ und den lediglich 277 nach manueller Überprüfung übrig bleibenden „fachlich positiv überprüften Treffer[n]“, die daraufhin an die „Leitstelle PNR-Folgemaßnahmen“ bei der Bundespolizei übergeben werden (bitte sämtliche Gründe anführen)?

a) Handelt es sich dabei um eine Schwäche des Abgleichssystems beim BKA?

b) Welche detaillierteren Angaben kann die Bundesregierung zum Hersteller und zur Funktionsweise dieses Abgleichssystems machen?

17. Inwiefern basiert das Fluggastdaten-Informationssystem bzw. dessen Abgleichskomponente für die Zuordnung von Datenlieferungen der Fluggesellschaften zu Personendatensätzen im Fahndungsbestand (INPOL/SIS) auf der im BKA verwendeten Abgleichskomponente für den Abgleich von Daten zwischen INPOL-Teilnehmersystemen und dem INPOL-Zentralbestand?

a) Falls ja, wer hat diese Weiterentwicklung vorgenommen, und welche Personal- und evtl. Beschaffungskosten sind im Zusammenhang damit entstanden?

b) Falls nein, wer hat diese Komponente entwickelt, und welche Personal- und evtl. Beschaffungskosten sind im Zusammenhang damit entstanden?

18. Wann gilt ein Fluggastdatensatz als identisch mit einem Personendatensatz im Fahndungsbestand von INPOL/SIS bzw. welche Übereinstimmung muss erreicht sein, damit zwei solche Datensätze als identisch oder ähnlich gelten?

19. Welche Namensbestandteile (wie z. B. Familiennamen, Vorname, Geburtsname, sonstige Namen bzw. identifzierende Merkmale – so vorhanden in einem Fluggast-Datensatz) werden beim automatisierten Abgleich im Fluggastdaten-Informationssystem herangezogen?

    a) Erfolgt der Abgleich der Passagierdatensätze nur mit den rechtmäßigen Personalien bzw. Führungspersonalien im INPOL/SIS-Fahndungsbestand oder auch mit den Alias-Personalien?

    b) In welcher Weise trägt die im Fluggastdaten-Informationssystem eingesetzte Abgleichskomponente der Tatsache Rechnung, dass Personennamen, z. B. aus dem arabisch-muslimisch geprägten Kulturraum, aus bis zu fünf Namenskomponenten bestehen können?

    c) Gibt es für INPOL-Nutzer allgemein gültige Regeln für die „hilfsweise“ Verwendung von in INPOL vorhandenen Datenfeldern (Familien- bzw. Ehename, Geburtsname, Vorname, sonstiger Name, ggf. noch Spitzname) für Namensbestandteile aus anderen Namenssystemen?

       Wenn nein, welche Bestandteile des Fluggastdaten-Namens fallen beim Vergleich mit INPOL weg?

20. In welcher Weise trägt die Abgleichskomponente im Fluggastdaten-Informationssystem der Tatsache Rechnung, dass Fluggastdaten u. U. transkribiert werden müssen?

21. Nach welchem Verfahren werden Namen aus Ländern mit einem anderen Schriftsystem in INPOL bzw. SIS transkribiert?

22. Inwieweit gleichen bzw. unterscheiden sich die Transkriptionsverfahren im Fluggastdaten-Abgleichssystem und in INPOL bzw. SIS?

    a) Werden Thesauri eingesetzt, um z. B. bestimmte häufig vorkommende Formen eines Namens(bestandteils) vor dem Abgleich in eine normierte Form zu überführen?

    b) Falls ja, wird die gleiche Transformation auch für Personennamen aus dem INPOL-Fahndungsbestand vorgenommen?

23. Wie sollen die falschen Treffer des Fluggastdaten-Informationssystems auf nationaler Ebene und auf EU-Ebene zukünftig reduziert werden (https://pbs.twimg.com/media/D5EQbzBXoAAdyf1.jpg)?

    a) Welche Verbesserungen der deutschen Umsetzung der EU-Richtlinie über die Verwendung von Fluggastdaten hält die Bundesregierung für notwendig?

    b) Wie sollen diese Verbesserungen implementiert werden, und welcher Zeitplan existiert hierfür?

Berlin, den 2. Mai 2019

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333